C94 / 2

SECRETO

C94/2A 1

MEMORANDUM

Para información de:

COMANDANTE AEREO ESTRATEGICO

PRODUCIDO POR:

Comodoro EDUARDO MASSA

Bs.As., 06 de mayo de 19 82.-
Lugar y fecha

Asunto: FACTORES DE PLANEAMIENTO AVIONES VULCAN B2

1. Origen: Escuela de Comando y Estado Mayor de la Real Fuerza Aérea Británica

2. Fecha: 26-JUN-67 / MAY 1970

3. Ejercicio Operativo: SWIFT REDEEMER

4. Vector: Avro Vulcan B2

   1°) Armamento: 21 x PG 1000 Lb
      a) Perfil: Alto-Alto-Alto
      b) Fl Operativo: 50.000 Pies
      c) Máxima Velocidad Operativa: 0.94 Mach

      Radio combate: 1500 MN

   2°) Armamento: 14 x PG 1000 Lb
      a) Perfil: Alto-Alto-Alto
      b) Fl Operativo: 50.000 Pies
      c) Máxima Vel Op: 0.94 Mach

      Radio combate: 1750 MN

   3°) Armamento: 7 x PG 1000 Lb
      a) Perfil: Alto-Alto-Alto
      b) Fl Operativo: 50.000 Pies
      c) Máxima Velocidad Operativa: 0.94 Mach

      Radio combate: 2000 MN

   4°) Armamento: 21 x PG 1000 Lb
      a) Perfil: Bajo-Bajo-Bajo
      b) Fl Operativo: 500/1000 Pies
      c) Max vel op: 420 Nudos

      Radio combate: 800 MN

////CON

C/REABA: 2875 MN.

SECRETO

MEMORANDUM

Para información de:

PRODUCIDO POR:

Lugar y fecha de 19

Asunto: //// TINUACION.

c) Max Vel Op: 420 Nudos

5°) Armamento: 21 x PG 1000 Lb Radio combate: 1200 MN

a) Perfil: Alto-Bajo-Alto

b) Fl Operativo: Asc 50000 Pies; ataque 300/500 Pies

c) Max Vel Op: 420 Nudos en vuelo bajo, 0.94 Mach en altura

5. Requerimiento de Pista: 8.000 Pies

6. Salidas Diarias promedio: Una

7. Equipamiento:

1°) Radar de navegación/exploración/bombardeo, asociado a sistema integrado de computadoras balísticas y navegación; conexión con sistema doppler, piloto automático y ~~subsistema de astronavegación~~

2°) Presumiblemente radar para seguimiento de perfil del terreno

3°) Tacan y radio compás

4°) Sistema de puntería

a) Por coordenadas del blanco en pantalla radar. Técnica blanco directo y técnicas ecoradar punto de referencia prominente

b) Mira visual giroestabilizada

Comodoro EDUARDO MASSA
Adscripto al CAE.

Radio de acción: A baja y gran altura 2.780 km (1725 millas)

A gran altura 3.700 km (2.300 millas)

Con reabastecimiento aéreo 4.630 km (2.875 millas)

Velocidad: 0.94 Mach

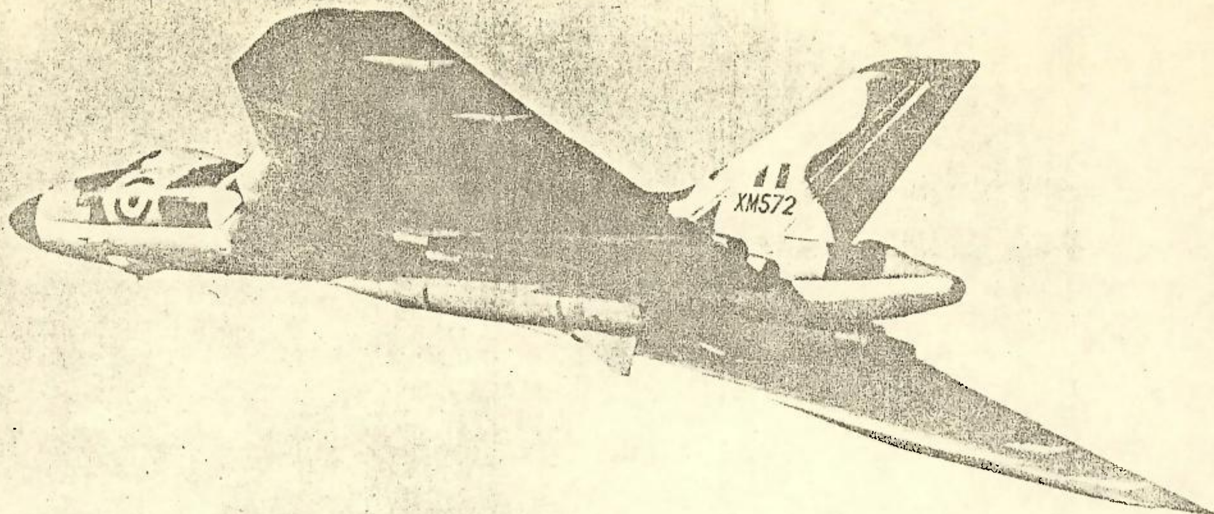
Techo: 16.750 metros (55.000 pies)

Armamento: Misil aire-superficie BLUE STEEL ó 21 bombas de 500 kilogramos (1000 libras) alto explosivo.

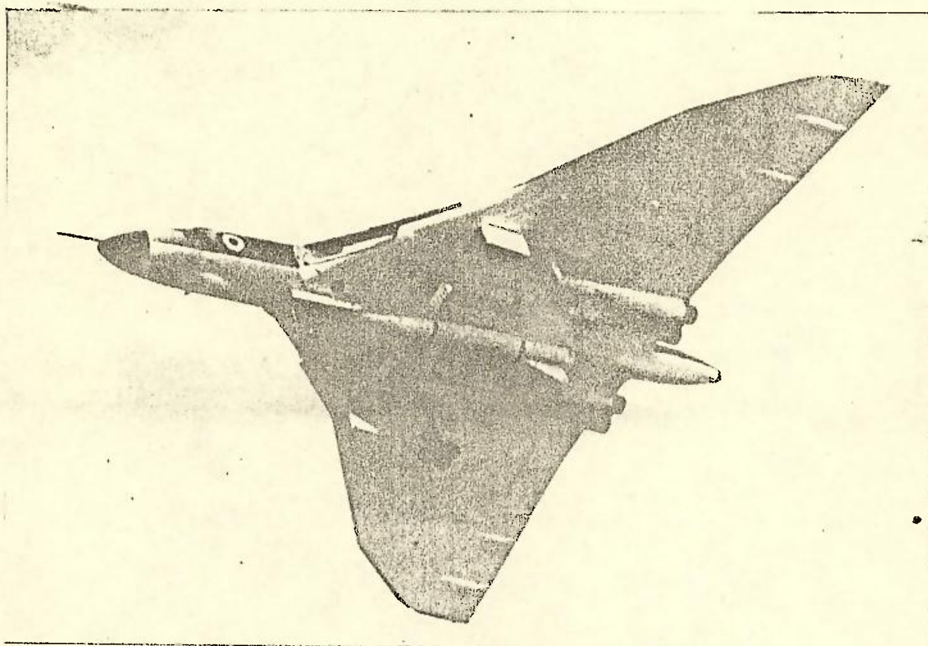
De acuerdo con las publicaciones técnicas, la RAF contaría con 57 bombarderos medianos VULCAN B.2 distribuídos en las Escuadrillas 9a., 35a., 50a., 617a., y en la Unidad de Especialización Operacional 230.

Estas escuadrillas debían ser disueltas durante 1981.

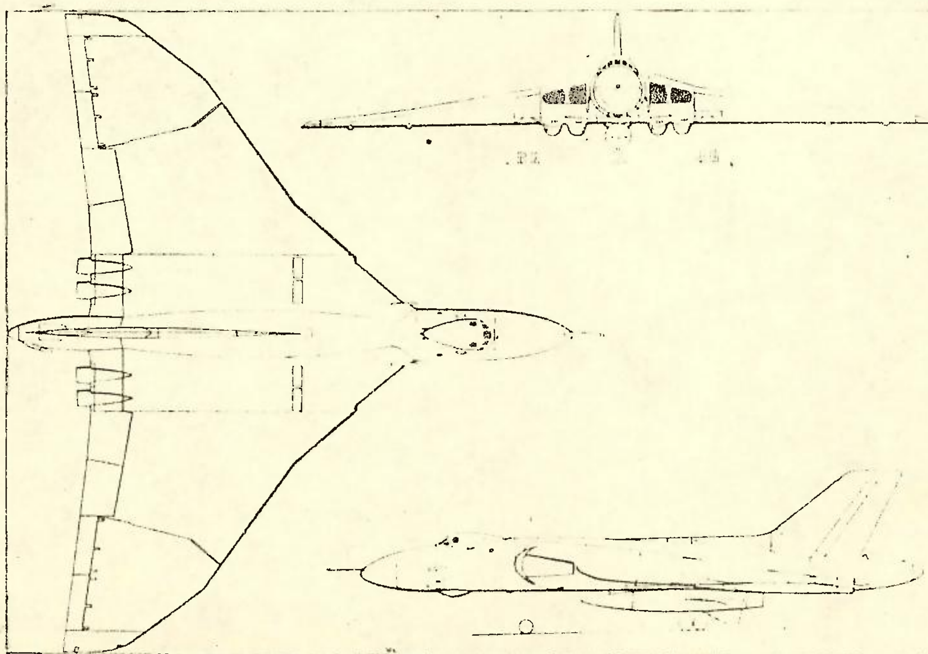
El bombardero mediano VULCAN del Comando 56 de Ataque es el único avión con capacidad de bombardeo estratégico.-



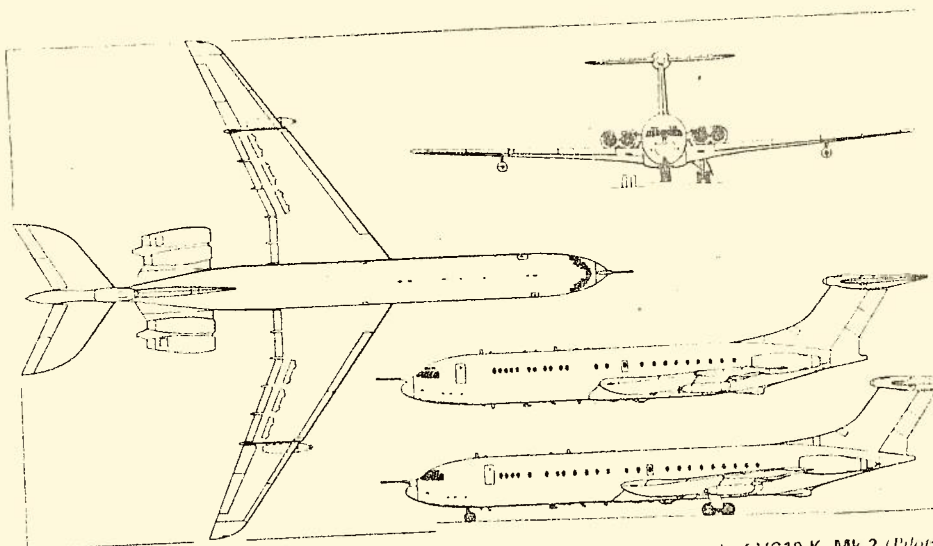
Hawker Siddeley Vulcan B.Mk 2 camouflaged for low-level operations and carrying a Blue Steel air-to-surface missile



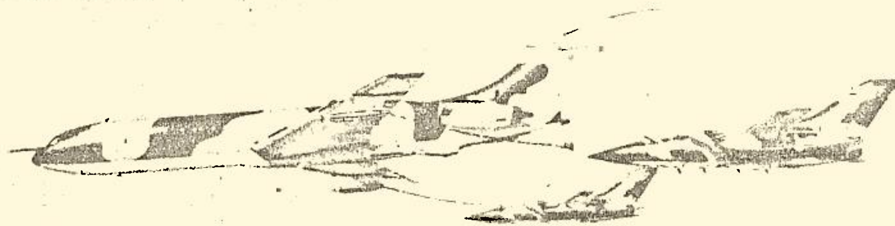
Hawker Siddeley Vulcan B. Mk 2 with Blue Steel air-to-surface missile *(Peter R. March)*



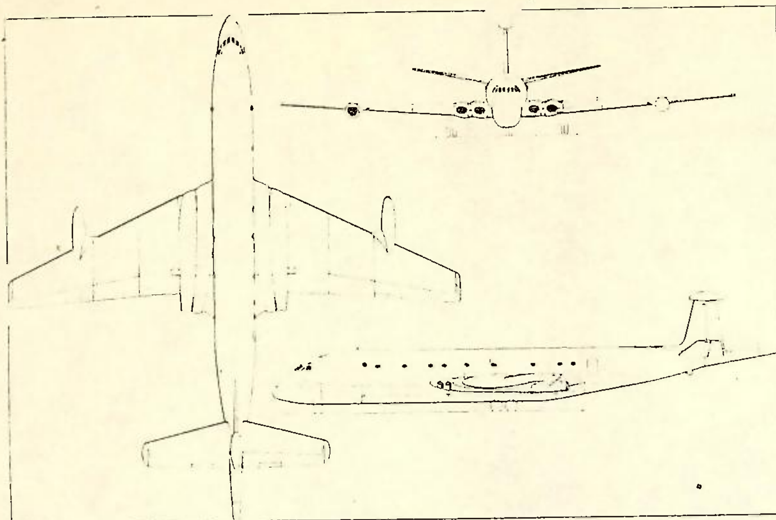
Hawker Siddeley Vulcan B.Mk 2 medium bomber armed with Blue Steel missile



BAe VC10 K. Mk 3 flight refuelling tanker, with additional side view (upper) of VC10 K. Mk 2 (Pilot)



Artist's impression of one of the VC10 flight refuelling tankers for the RAF



Hawker Siddeley HS 801, a maritime reconnaissance derivative of the Comet transport. All available details are given on page 161

HAWKER SIDDELEY VULCAN

First jet-bomber to employ the delta-wing configuration, the original Avro Type 698 Vulcan prototype (VX770) flew for the first time on August 30, 1952. It was fitted then with four Rolls-Royce Avon turbojets, but was later re-engined first with four Bristol Siddeley Sapphires and subsequently with four Rolls-Royce Conways.

A second prototype (VX777) powered by four Bristol Siddeley Olympus 100 turbojet engines made its first flight on September 3, 1953. It was later fitted with wings having a redesigned leading-edge with compound sweepback, and it made its first flight in this form on October 5, 1955. On August 31, 1957, it began flight testing the larger wing of the Vulcan B.Mk 2 and was retired from flying in March, 1960.

All production Vulcans are fitted with wings having the revised leading-edge configuration. There are two versions:—

Vulcan B.Mk 1/1A. First production version, with four Bristol Siddeley Olympus 100 series turbojets. First B.Mk 1 (XA889) flew on February 4, 1955, and planned re-equipment of three RAF Bomber Command squadrons with this version was stated to be complete by the beginning of 1960. One B.Mk 1 (XA902) is flying as a test-bed for Rolls-Royce Conway and Spey turbojets. B.Mk 1A aircraft have electronics in bulged tail-cone, like the B.Mk 2. These versions still equipped Nos. 44, 50 and 101 Squadrons early in 1966.

Vulcan B.Mk 2. Developed version with 17,000 lb (7,710 kg) st Bristol Siddeley Olympus Mk 201 or 20,000 lb (9,072 kg) st Olympus Mk 301 turbojets, wing of increased span, with elevon controls, and ability to carry the Blue Steel stand-off bomb. Aerodynamic prototype of the Mk 2 (modified second Vulcan prototype VX777) flew for the first time on August 31, 1957. First production Mk 2 (XH533) flew in August, 1958. Second production Mk 2 (XH534) introduced extended and bulged tail-cone containing electronic equipment. This is now a standard feature. Delivery to No 83 Squadron, RAF Bomber Command, began on July 1, 1960. Nos. 9, 12, 27, 35 and 617 Squadrons have also been equipped with Mk 2 aircraft.

Bristol Siddeley are using a test-bed Vulcan for flight development of the Olympus engine for the Concorde, with the engine carried in an under-fuselage pack.

Plans to extend the Vulcan's operational capabilities further by equipping it to carry two Skybolt air-launched ballistic missiles were ended by the cancellation of the Skybolt programme in December, 1962. However, a development programme for Blue Steel has increased the versatility of this weapon, giving it capability of making attacks at both high and low level, and it has been announced that the Vulcan will also be able to carry a strategic version of the nuclear weapon developed originally for tactical use by the Buccaneer and now-abandoned BAC TSR 2.

TYPE: Four-jet medium bomber.

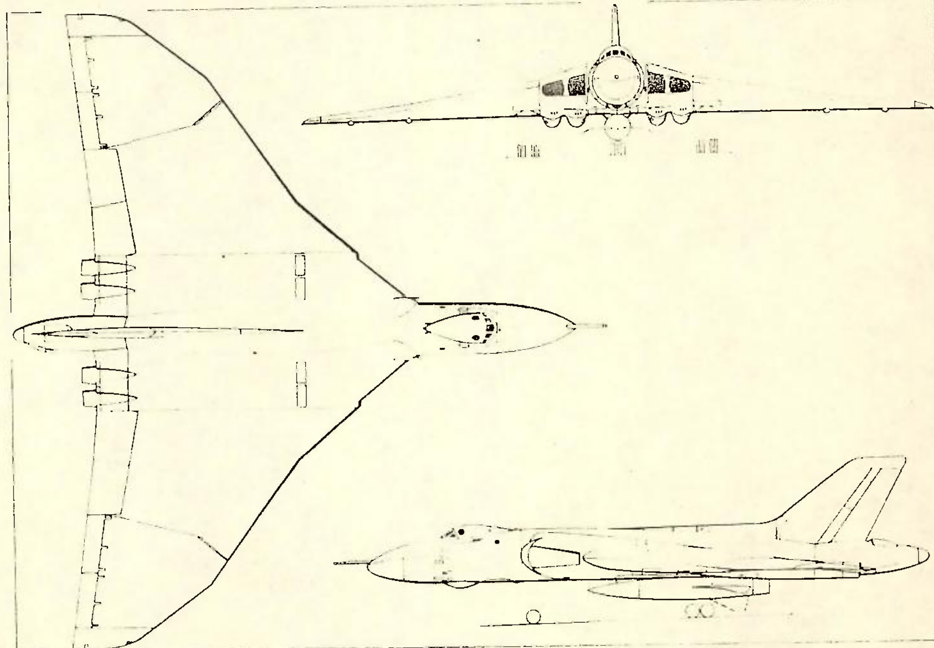
WINGS: Cantilever mid-wing monoplane of delta planform. Thickness/chord ratio at centre-section/outer wing joint 10%. Chord at centre-section/outer wing joint approx. 46 ft (14·0 m). Aspect ratio Mk 1 2·78, Mk 2 3·1. Basic leading-edge sweepback of 50°, but with compound sweep on outer half of each wing, giving a 20% increase in chord from 78% span to tip. All-metal two-spar structure. Mk 1 has two ailerons and two elevators on each wing. Mk 2 has elevon controls. Three-position rotating-flap air-brakes extend above and below each centre-section.

FUSELAGE: Circular-section all-metal semi-monocoque structure, with very large dielectric panel of double glass-fibre/Hycar sandwich construction under nose.

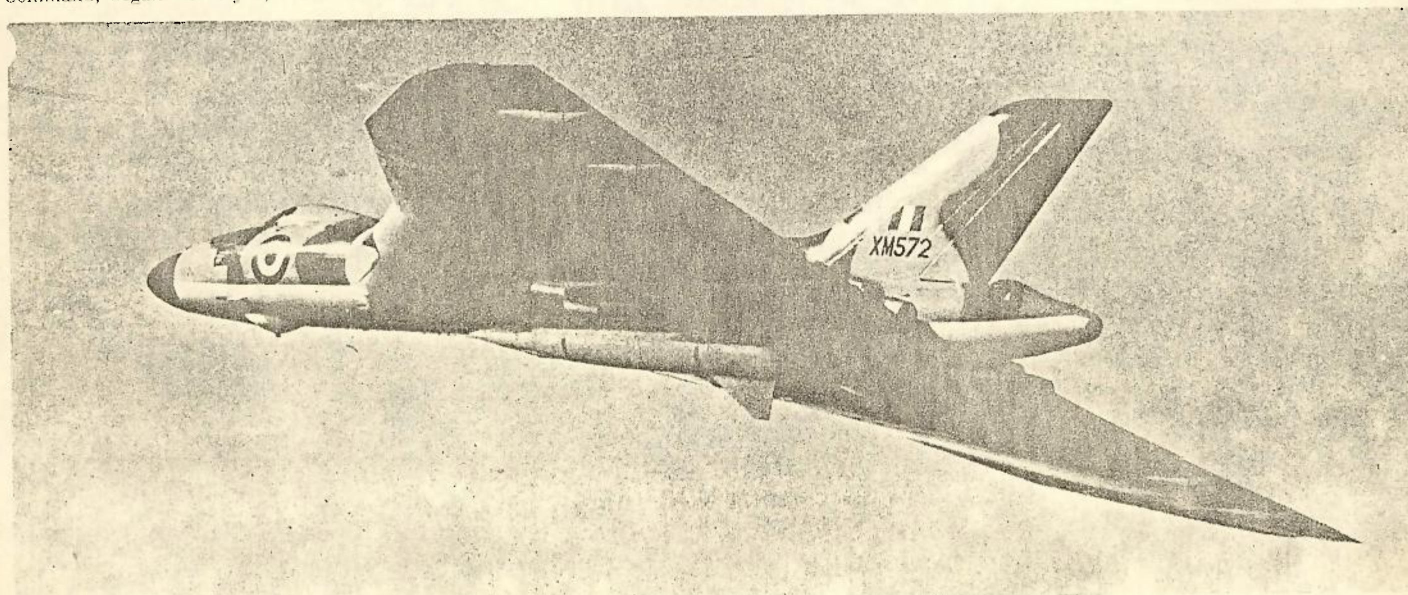
TAIL UNIT: Fin and rudder only. Of conventional all-metal construction.

LANDING GEAR: Retractable tricycle type of Dowty design. Hydraulic retraction. Each main unit comprises an eight-wheel bogie. Twin nose-wheels. Dunlop wheels, tyres and hydraulic brakes with Maxaret anti-skid units. Emergency pneumatic extension. Large GQ ribbon-type parachute brake.

POWER PLANT: Four Bristol Siddeley Olympus turbojets. Early Mk 1 aircraft have 11,000 lb (4,990 kg) st Olympus Mk 101. Subsequent Mk 1 aircraft have 12,000 lb (5,443 kg) st Olympus Mk 102 and 13,500 lb (6,125 kg) st Olympus Mk 104. Mk 2 aircraft have 17,000 lb (7,710 kg) st Olympus Mk 201 or 20,000 lb



Hawker Siddeley Vulcan B.Mk 2 medium bomber armed with Blue Steel missile



(9,072 kg) st Olympus Mk 301. Fuel tanks in outer wings, of flexible bag type. Flight refuelling probe on nose.

ACCOMMODATION: Pressurised cabin for crew of five. Entrance hatch under nose. Two pilots side-by-side on Martin-Baker Mk 3K or 3KS ejection seats. Air electronics officer, navigator and radar operator side-by-side to rear in aft-facing seats.

ARMAMENT AND EQUIPMENT: Weapon load can include a Hawker Siddeley Blue Steel air-to-surface missile, free-fall nuclear weapons or 21 × 1,000 lb high-explosive bombs. ECM and other defensive equipment in bulged tail-cone.

DIMENSIONS, EXTERNAL:
- Wing span:
  - B.Mk 1 and B.Mk 1A: 99 ft 0 in (30·15 m)
  - B.Mk 2: 111 ft 0 in (33·83 m)
- Length overall:
  - B.Mk 1: 97 ft 1 in (29·61 m)
  - B.Mk 1A and B.Mk 2: 99 ft 11 in (30·45 m)
- Height overall:
  - B. Mk 1 and B.Mk 1A: 26 ft 1 in (7·93 m)
  - B.Mk 2: 27 ft 2 in (8·28 m)

AREAS: Wings, gross:
- B.Mk 1: 3,554 sq ft ([illegible])
- B.Mk 2: 3,964 sq ft ([illegible])

PERFORMANCE (approximate):
- Max cruising speed:
  - B.Mk 2: Mach [illegible]
- Max cruising height:
  - B.Mk 1: 50,000 ft ([illegible])
  - B.Mk 2: 60,000 ft ([illegible])
- Combat radius (B.Mk 2):
  - At high and low altitude: 1,725 miles ([illegible] km)
  - At high altitude: 2,300 miles (3,700 km)
  - With flight refuelling: 2,875 miles ([illegible] km)

2 875 miles

HUNTING (see under "BAC")

ISAACS

JOHN O. ISAACS

ADDRESS:
42 Landguard Road, Southampton, Hants

Mr. Isaacs has designed and built a single-seat light aircraft, the airframe of which is basically a 7/10th scale wooden version of that of the Hawker Fury fighter of the 1930's.

ISAACS FURY II

Design of the Isaacs Fury was started in January 1961 and construction of the aircraft began in April 1961. It flew for the first time on August 30, 1963, powered by a 65 hp Walter Mikron engine (see 1965-66 *Jane's*), and constructional drawings are available to amateur builders.

During the past year, the drawings have been revised to permit installation of more readily-available flat-four engines of up to 100 hp. The entire airframe has been restressed to allow an increased all-up weight of up to 1,000 lb (450 kg).

Mr Isaacs hoped to modify the Fury prototype to this new Mk II standard during the Summer of 1966, by the trial installation of a flat-four engine, probably a 90 hp Continental.

The following details apply to the Fury in its restressed Mk II form.

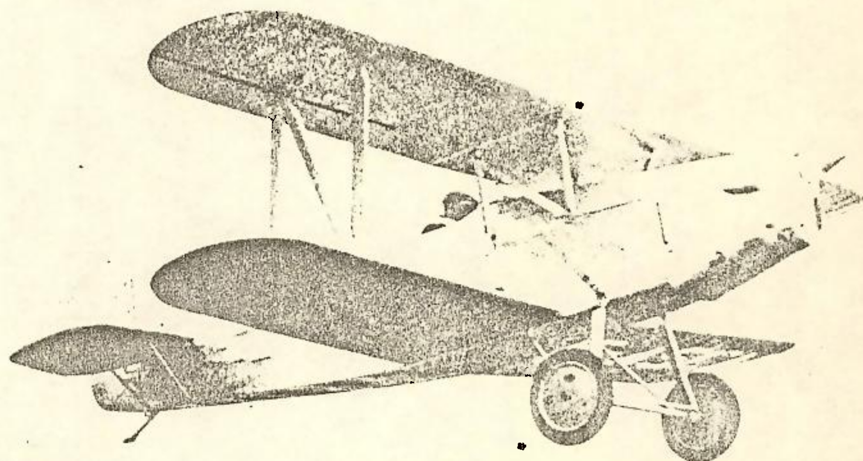
TYPE: Single-seat ultra-light biplane, stressed to 9G for aerobatics.

WINGS: Staggered biplane, with N-type interplane struts each side and two N-strut assemblies supporting centre-section of top wing above fuselage. Conventional wire bracing. Wing section RAF 28. Aspect ratio 6. Constant chord of 3 ft 6 in (1·07 m) on both wings. Thickness/chord ratio 9·75%. Dihedral 1° on top wing, 3° 30′ on bottom wings. Incidence 3° 20′ on top wing, 3° 50′ on bottom wings. Spruce "plank" spars and Warren girder ribs, with fabric covering. Fabric-covered spruce ailerons on top wing only. No flaps.

FUSELAGE: Spruce structure, covered with birch plywood.

TAIL UNIT: Strut-braced spruce structure of "plank" spars and girder ribs, fabric-covered. Ground adjustable tab in port elevator.

LANDING GEAR: Non-retractable gear, with tail-skid. Cross-axle tied to Vees with rubber-cord for shock-absorption. Main wheels consist of WM.2 14 in (35·5 cm) rims spoked to home-made hubs. Dunlop tyres, size 3·25-14, pressure approx 33 lb/sq in (2·32 kg/cm²). No brakes.



Isaacs Fury, a 7/10-scale replica of the Hawker Fury fighter of the 1930's ([illegible])

POWER PLANT: One four-cylinder horizontally-opposed air-cooled engine of 90-100 hp. Two-blade fixed-pitch propeller. Fuel tank in fuselage, aft of fireproof bulkhead, capacity 10 Imp gallons (45·5 litres) or 12 Imp gallons (54·5 litres). Oil capacity varies with type of engine fitted.

ACCOMMODATION: Single seat in open cockpit. Small door above top longeron on port side opens downward. Space for light luggage aft of seat. Radio optional.

DIMENSIONS, EXTERNAL:
- Wing span:
  - top: 21 ft 0 in (6·40 m)
  - bottom: 18 ft 2 in (5·54 m)
- Length overall: approx 18 ft 6 in (5·64 m)
- Height over tail (flying position): 7 ft 1 in (2·16 m)
- Tailplane span: 7 ft 0 in (2·13 m)
- Wheel track: 4 ft 2 in ([illegible])

AREAS:
- Wings, gross: 123·8 sq ft ([illegible] m²)
- Ailerons (total): [illegible]
- Fin: 2·90 sq ft ([illegible])
- Rudder: 1·82 sq ft ([illegible])
- Tailplane: 10·50 sq ft ([illegible])
- Elevators: 5·70 sq ft ([illegible])

WEIGHTS AND LOADINGS (90 hp Continental):
- Weight empty: 600 lb (272 kg)
- Normal T-O weight: 900 lb (410 kg)
- Max permissible T-O weight: 1,000 lb (450 kg)
- Normal wing loading: 7·2[illegible] lb/sq ft ([illegible])
- Normal power loading: 10·0 lb/hp ([illegible])

PERFORMANCE (estimated, with 90 hp [illegible], at AUW of 900 lb (410 kg)):
- Max diving speed: at least [illegible]
- Stalling speed: [illegible]
- Endurance with max fuel: [illegible] hrs

LUTON GROUP

LUTON MIDGET RACER GROUP

ADDRESS:
8 Vicarage Road, Silsoe, Bedford

C94/2B

01 de Mayo de 1982

04:50: Comunica la FAS que la aviación inglesa ataca Puerto Argentino.
14:15: La FAS (Vcom. Ermidas) ordena alistar tres aviones Canberra en versión E con dos bombas de 1000 lbs. c/u.
15:33: Despega el RUTA c/tres para cumplimentar Orden Fragmentaria Nº 1111.
16:21: Despega el RIFLE c/tres para cumplimentar Orden Fragmentaria Nº 1117.
18:28: La FAS ordena que se efectue la máxima dispersión de aviones y alerta.
18:30: La FAS informa que el B - 108 está aterrizado en ADO por técnica.
18:44: Aterriza el RUTA 1.
18:57: Aterriza el RUTA 2.
19:09: Aterriza el RIFLE c/dos informando que el B - 110 fue derribado por un misil y que sus tripulantes se eyectaron.
20:10: Llaman del CAE (My. Videla) comunicando las coordenadas de la eyección de los tripulantes del B - 110.
20:35: Se reune el Jefe de Base con las tripulaciones de las misiones efectuadas.
22:56: El CAE (My. Videla) comunica que el B - 101 en ESC tiene problemas de trasvase de punteras.

02 de Mayo de 1982

03:55: Llama la FAS (Vcom. Gallo) para comunicar Orden Fragmentaria Nº 1131 y 1132 informandole TRE (My. Escudero) que la 1132 no se puede cumplimentar confeccionando sólo la 1131.
10:05: Aterriza el LV - EGC (Com. Cáceres) de PAR con el B - 111.
11:55: Aterriza el LV - ARN (Cap. Arnau) de PAR con el B - 112.
19:40: La FAS ordena efectuar la máxima dispersión de aviones.
21:00: Arriba de PAR un camión con elementos para la BAM TRE a cargo del Ten. Marusso.

03 de Mayo de 1982

15:10: Se recibe orden de la FAS de confeccionar la Orden Fragmentaria Nº 1325
15:40: Despega el LINCE c/dos.
17:47: Aterrice el LINCE c/dos, se informa que uno eyectó los tips por falla en el trasvase.
18:00: La otra sección no puede cumplimentar la Orden Fragmentaria por puesta del sol.
18:20: Se reune el Jefe de Base con las tripulaciones del LINCE.
19:05: Concluye reunión anterior.
23:30: La FAS Comunica al Jefe de Base que tropas británicas desembarcan en MLV.
24:00: Se alista material aéreo.

04 de Mayo de 1982

02:00: Comunica la FAS que a partir de las 07:00 hs. las tripulaciones de Canberra deberán estar en alerta a 30'.
06:00: Se despertó al personal de tripulantes de alerta.
11:00: El Jefe de Base se comunica con la FAS para estudiar un eventual redespliegue a SCZ.
12:38: Comunica la FAS (Vcom. de la Colina) que a partir de la 17:00 hs. se deberán encontrar en plataforma el My. Vivas y el My. Escudero para su traslado a CRV.
16:40: Se informa a la FAS (My. Dutra) la lista de tripulaciones por etapas.
17:20: Concurren a CRV el My. Vivas y el My. Escudero a efectos de analizar ataques BTR a primeras luces/nocturno.
17:45: La FAS (My. Castro) ordena que las tripulaciones de Canberra pasen al descanso.

19:05: En prevención de bombardeos nocturnos se dispersan los aviones y el material.
22:23; Aterriza el LV - COO (Ten. Cooke) de ESC con el B - 101.
22:45: Se recibe el TXT Nº CB5440 GHO 041730 ejecutivo a la CFAS e informativo a TRECFAS ordenando el despliegue de tres Canberras con apoyo técnico a SCZ. Se consulta a la FAS ordenando esta que se mantenga en espera y luego se cancela.
23:00: Regresan de CRV el My. Vivas y My. Escudero.

05 de Mayo de 1982.

S/N.

06 de Mayo de 1982

S/N.

07 de Mayo de 1982

09:44: Aterriza el LV - HCW con el Comandante de Operaciones Aéreas a bordo.
13:12: Despega el LV - HCW.

08 de Mayo de 1982

23:45: La FAS (My Martinez) solicita 63 bombas MK 17 colas fijas modificadas para trasladar 40 a GAL, 8 a SJU y 15 a GRA. Dicho traslado se haría e c - 130.

09 de Mayo de 1982

01:10: De la FAS (My. Chunco) comunican que a las 1000 hs. estimaría su primer arribo el C - 130 para cargar y trasladar 24 bombas con cola modificada.
02:45: La FAS (My. Martinez) confirma párrafo anterior y comunica que en su segundo embarque el C - 130 trasladaría 10 bombas con cola fija a SJU y otras 14 a GRA rectificando su llamada anterior de las 23:45 hs.
08:55 Comunica la FAS (My. Oliva) que las tripulaciones de Canberra quedan de alerta a una hora.
23:30: Comunica la FAS (Vcom. Gallo) que a partir de las 08:00 del 10 de Mayo las tripulaciones de Canberra estarán de alerta a 30'.

10 de Mayo de 1982

00:10: Ordena la FAS (Vcom. Gallo) que las tripulaciones de Canberra quedan en alerta a 30'.
21:10: Se recibe por TXT Nº TUQ 6859 GHO 102030 la Orden Fragmentaria Nº 1176

11 de Mayo de 1982

06:30: Aterriza el LV - RGO de CRV con Vcom. Valeri para plotear la Orden Fragmentaria nª 1176.
08:00: La Escuadrilla PUMA permaneció en alerta en los aviones hasta las 11:0 hs. no pudiendo efectuar la misión por no encontrar el blanco el avión explorador.
12:30: Se cancela la misión.
12:48: Despega el LV - RGO con Vcom. Valeri a bordo hacia CRV.

12 de Mayo de 1982

S/N.

13 de Mayo de 1982

S/N.

14 de Mayo de 1982

S/N.

15 de Mayo de 1982

09:59: Despega el KRILL (B - 101) a zona de exploración.
11:54: Aterriza el KRILL S/N.

16 de Mayo de 1982

A partir del día de la fecha se repiten las frecuencias, indicativos y códigos de autenticación.

17 de Mayo de 1982

02:18: Se recepciona la Orden Fragmentaria Nº 7043.
04:50: Aterriza el LV - LOG (LJ 35 A) que será el avión guía de la Orden Fragmentaria nº 7043.
05:08: Despega el PUMA c/dos a MDP. Tiene falla el B - 111 y se queda la sección para cambiar de avión despegando a las 06:22 hs.
06:00: Despega el LV - LOG a MDP con My. Vivas y My. Escudero a bordo.
08:00: Desde MDP se hace enlace con el CAE notificando que los aviones están listos para recibir el OM no reciebiéndolo en todo el día pernoctando en MDP.

18 de Mayo de 1982

07:30: Se hace enlace con el CAE (Vcom. Canosa) no recibiendose posición del OM hasta las 19:00 hs. en que se ordena el repliegue a TRE.
20:57/59: Arriba el PUMA c/tres quedando en MDP el B - 112 por técnica.

19 de Mayo de 1982

10:12: Despega a MDP apoyo técnico y tripulación para replegar el B - 112.
18:00: Arriba el PUMA (B - 112) de MDP.

20 de Mayo de 1982

S/N.

21 de Mayo de 1982

09:25: Arriba el LV - BLD con el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y su Estado Mayor a bordo.
09:45: Revistan el Puesto Comando el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y su Estado Mayor y hace una reunión en la Casa de Oficiales con el Personal Militar Superior de la BAM TRE.
10:15: Despega el LV - BLD.

22 de Mayo de 1982

21:55: Se impone alarma roja en la Unidad y en la ciudad de Trelew. La FAS comunica que hay ecos de helicópteros en la zona y buques no identificados en la zona.
23:20: Se levanta la alarma roja y pasa a amarilla.

23 de Mayo de 1982

19:00: Habló al Turno el My. Baroza ordenando la máxima dispersión de aviones.

24 de Mayo de 1982

09:00: La FAS analiza operaciones nocturnas/con primeras luces con My. Vivas y My. Escudero.

25 de Mayo de 1982

09:30: Se reunen en la FAS el Vcom. Llabrés, My. Vivas y My. Chevallier para actualización.
13:31: Despega de TRE a CRV un Canberra con Cap. Freijo para analizar la misión nocturna sobre MLV.
14:07: Arriba el Cap. Freijo a CRV.
17:53: Despega el NEGRO con dos a GAL para cumplir el bombardeo nocturno sobre MLV.

26 de Mayo de 1982

09:00: El My. Vivas analiza en la FAS las posibilidades del sistema Canberra
22:30: Despega a GAL un Canberra para cumplir misión sobre MLV.

27 de Mayo de 1982

03:21: Despegan de GAL dos Camberras para bombardear Puerto Darwin.
05:36/45: Arriban a GAL los Canberra habiendo cumplido la misión.
17:00: Arriba el LIBRA con dos de GAL.
17:10: Arriba el NEGRO con dos de GAL.

28 de Mayo de 1982

06:55: La FAS (My. Medina) alerta para salir una misión de apoyo sobre las Islas Malvinas por estar desembarcando tropas enemigas y atacando puerto Darwin.
19:50: Despega la Escuadrilla PUMA a GAL.
21:40: Arriba desde PAR el señor Com. Cáceres, quien a partir del momento se hace cargo de la Jefatura de la BAM TRE, quedando el Vcom. Giralt como Oficial de Operaciones y Segundo Jefe de Base.
23:30: Arriba de CRV el My. Chevallier, quien concurrió a la FAS para proponer y coordinar una operación en masa con ocho Canberras escoltados por aviones M III sobre el Puerto San Carlos a nivel 400.

29 de Mayo de 1982

01:03: Despega de GAL la Escuadrilla PUMA al OM atacando a las 02:08 hs. S/N
03:17/30: Arriba a GAL la Escuadrilla PUMA S/N.
12:00: Se ordena reconfigurar los aviones en A con ocho MK 17 balísticas para realizar BOH sobre San Carlos. Se informa demora de ocho horas. La operación se realizaría el 300845 hs.

21:30: Se suspende la operación pero se mantienen las configuraciones.

30 de Mayo de 1982

15:30: Se ordena reconfigurar cuatro aviones en D para realizar BTR nocturno sobre San Carlos.
20:15/19: Despega el TEJON con dos a GAL.
21:26/29: Despega el NEGRO con dos a GAL.

31 de Mayo de 1982

00:06: Despega el ODIN a GAL a llevar repuesto para un Canberra.
01:31: Aterriza en GAL el ODIN S/N.
04:06: Despegan de GAL cuatro Canberras para cumplir una misión de bombardeo sobre MLV.
06:30: Avisa la FAS (My. Medina) que el 2 de la primera sección perdió la formación y retornó a GAL, mientras que el 1. atacó San Carlos. Los dos aviones de la segunda sección atacaron Puerto Darwin. Regresan a GAL S/N y no recibieron fuego de artillería antiaérea. Se desconoce si eyectaron los tips y las tripulaciones se hallan en descanso en GAL.
08:18: Llamó el My. Walter y avisó al Vcom. Giralt que tres aviones de la misión anterior eyectaron los tips. Se evaluan por parte del Vcom. Giral y Vcom. Llabrés las versiones de los aviones.
11:20: Averigua el Vcom. Giralt con la MITA si tenia novedad del repliegue de los Canberra confirmando que aún no habían despegado de GAL no cumpliéndose el horario ordenado por la FAS de las 11:00 hs. según confirma el My. Corrales de la FAS.
12:27: Despegan de GAL el TEJON con cuatro.
13:55: Arriba el TEJON con cuatro de GAL.
17:00: Arriban tres juegos de tips con los cuales se pueden configurar cuatro aviones para la salida nocturna.
17:30: La FAS alerta para una salida con máxima celeridad para tratar de estar sobre el OM lo antes posible. Se informa que se tratará de despegar a GAL a las 20:00 hs., dependiendo estode la instalación de tips y su prueba correspondiente.
20:40: La FAS cancela la misión pasando las tripulaciones en descanso.
22:00: La FAS replantea la situación de alerta y requiere se realice el despliegue a GAL cuando los medios estén listos.
23:34: Despegan los tres primeros aviones de una Escuadrilla quedando el cuarto con falla de generador.

01 de Junio de 1982

00:19: Despega el cuarto avión de la Escuadrilla anterior habiendo superado la falla.
00:45: Regresa el cuarto avión al aterrizaje por personal fuera de servicio cancelándose la salida de este avión.
00:59; 01:06/10: Arriban a GAL los tres Canberras.
04:00: Despegan a MLV los Canberras de GAL como HUINCA 1, 2 y 3.
05:15: Los HUINCA 1 y 3 atacan el OM.
05:44: Arriba a GAL el HUINCA 2 que no llegó al OM por falla de trasvase.
06:15: Arriban a GAL los HUINCA S/N.
08:30: La FAS requiere el número de tripulaciones y el tiempo para reconfigurar los aviones que están en GAL informándose que hay 18 tripulaciones y se tardan dos horas para la tarea.
08:47: El My. Falconier informa que a las 16:00 hs. un Aero Comander recuperará en Río IV la tripulación que trasladará el B - 104.
09:41: Despega el AC 690 con tripulaciones para replegar los Canberra de GAL
11:24: El B - 104 es trasladado a Río IV para colocación de radar.
12:15: Arriba el AC 690 con tripulaciones a GAL.
12:20: Se informa al CAE que hay tres aviones con tips, informando del CAE que hay un par más en AVIES.
14:05: Despegan de GAL a TRE tres Canberras que aterrizan en CRV por Met.

14:39: Despega de GAL a TRE el AC 690 que aterriza en CRV por Met.

02 de Junio de 1982

08:06: Despega el LV - JJN con tres de CRV a TRE.
09:45: Arriba el LV - JJN con tres.
10:30: Analizan el Com. Cáceres, Vcom. Giralt, Vcom. Llabrés y 1er. Ten. Romero la última misión con el Cap. García Puebla y 1er. Ten. Segat.
15:20: Solicita la FAS (Com. Juliá) tener en cuenta la capacidad para un bombardeo de alta cota y se cambian las configuraciones de los aviones.
15:50: Se analiza la misión BOH por parte del Jefe de Base y Jefe del Escuadrón Aéreo.
18:59: La FAS (Com. Juliá) cancela la misión BOH quedando en alerta todas las tripulaciones.
19:03: Despegó el Halcón 1.
19:30: Se logra establecer comunicación con el Halcón 1 y darle la orden de regreso.
19:50: Arriba el Halcón 1 S/N.

03 de Junio de 1982

07:10: Despega el LV - EPG a CRV con el Jefe de Operaciones y el My. Escudero a bordo.
14:32: Arriba el Lv - EPG.
Se efectuan reuniones informativas con Oficiales Jefes.

04 de Junio de 1982

09:00: Se recibe de la FAS la orden de desplegar a GAL. Se analizan cuidadosamente todos los detalles para hacer dos empleos diarios. Se requiere para tal fin ocho vuelos de C - 130, pero ante la posibilidad de usar todos los medios de GAL incluidas las bombas extensibles se reduce el traslado a dos vuelos de C - 130 y un vuelo de FK F -27.
11:23: Despega a GAL el HALCON con tres.
11:50: Despega a GAL el ODIN con tres.
13:26: Arriba el LV - MMS (C - 130) para traslado de circo.
13:51: Arriba el LV - RON (F - 27) para traslado de circo.
15:49: Despega a GAL el LV - RON.
16:00: Despega a GAL el LV - BRU.
20:45: Se recibe de la FAS un informe preliminar sobre la misión BOH. Los aviones dieron en el blanco. Salieron cinco aviones por estar uno fuera de servicio y a otro en el regreso se le plantó un motor. Los cinco aviones regresaron a GAL.
21:53: Arriba de GAL el LV - BRU.
22:43: Despega a GAL el LV - PAS para incorporarse al Escuadrón Canberra.

05 de Junio de 1982

00:03: Despega el LV - BRU a GAL.
05:27: Aterriza el LV - BRU de GAL.
09:10: Se recibe información sobre la misión de la madrugada. Recibieron fuego pronunciado de misiles y regresaron . Al regreso se le plantó un motor al B - 101, cuando aterrizó se fue de pista rompiendo el tren principal derecho, el pilón derecho y puerta de bombas.
09:36: Despega el LV - BRU a GAL.
21:00/05: Aterrizan los Canberra de GAL.

06 de Junio de 1982

04:05: Arriban en un C - 130 las tripulaciones.
14:30: Despega a MDP el LV - CHE para operar de esa.

18:17: Aterriza el LV - JCF recuperado de SCZ.

07 de Junio de 1982

S/N.

08 de Junio de 1982

17:30: La FAS comunica que los Canberras que operan de MDP batieron un buque petrolero de bandera liberiana, pero el ataque fue suspendido cuando iba a tirar el segundo avión.
18:30: Se conocen las novedades de los aviones arribados a MDP, uno en servicio, uno con un motor engranado y los otros dos con novedades menores.
22:47: Arriba el LV - LTX con una tripulación de Camberra de MDP.

09 de Junio de 1982

00:30: Despega el LV - LTX con material y personal técnico a MDP.
06:47: Despega el LV - PAS a MDP.
10:00: Es relevado el Jefe de Operaciones por el Vcom. PAGOTO.
10:07: Ordena la FAS armar un avión con cola frenada y el otro con cola extensible.
12:24: Arriba el LV - AAB de MDP.
16:40: La FAS (My. Walter) ordena el despliegue de un avión a MDP (B - 105) y dos aviones a GAL (B - 111 y B - 112) informándosele que los aviones T - 4 no poseen radar-altímetro para efectuar vuelo razante.
17:14: Arriba el B - 108 de MDP.
17:36: Despega el LV - JCB (B - 102) a MDP.
18:04: Despega el LIBRA 1 a GAL (B - 111)
19:22: Aterriza el LIBRA 1 por técnica.

10 de Junio de 1982

10:30: La FAS ordena reconfigurar el B - 108 en D con cuatro bombas de 1000 libras para BTR.
14:00: La FAS (Vcom. Pereyra) impone alarma roja ante posible bombardeo por parte de una escuadrilla enemiga.
15:10: La FAS (My. Walter) comunica que a partir de las 15:15 hs. se levanta la alarma roja.
18:00: Se preparan las misiones sobre Monte Kent. El Escuadrón Aéreo comienza a trabajar en ellas.
18:15: La FAS adelanta por teléfono punto a puntolas ordenes fragmentarias Nº 1308 y 1309 (Vcom. Valeri).
21:36: Despega el TIGRE 1 a cumplimentar Orden Fragmentaria Nº 1308, el TIGRE 2 se queda por técnica (Pérdida de combustible por un tanque de puntera).
21:39: Despega el LEON 1 a cumplimentar Orden Fragmentaria Nº 1309, el LEON 2 se queda por técnica (Queda a oscuras el puesto del Navegador).
21:50: Se hace colocar a máxima potencia de salida la radio local de Trelew entre los horarios de 21:30 a 22:30 hs. y 00:00 a 00:30 hs. Los aviones demorados quedan en servicio. Se consulta a la FAS si se hacen salir en la misión (My. Walter) contestando que no.

11 de Junio de 1982

00:00: La FAS comunica que los aviones se vuelven de 10' del blanco en razón de haber sido alertados por el radar MLV sobre un buque entrando en la Bahía de Ascensión.
00:40: Aterriza el LEON 1.
00:48: Aterriza el TIGRE 1.
08:30: Consulta la FAS (My. Godoy) los indicativos de los aviones que salieron y el nombre de sus tripulantes, como así también el nombre de los tripulantes cuyos aviones tuvieron fallas.

12 de JUNIO DE 1982.

Por orden superior quedo sin efecto, hasta nueva orden la instalación de cohetes en el avión C.N.B.R.; regresando el personal afectado a dicha tarea a PAR.

14:42 B-101 TRC Mant.
15:27 B-102 GAL
17:44 B-108 GAL Puma 2
17:56 B-104 GAL Puma 1
19:05 CP GALLI (TWR) informa que un avión no identificado con luces prendidas altura aprox. 6000 mts. Se desplega de S a N sobre el mar (Altura Rawson) y el radar no lo capta.
19:07 Se solicita a MITA información si tiene tránsito de S a N, quedando en informar .
19:10 Ten. PADILLA se comunica con TWR (1er Ten. BEATRICE) a los efectos de solicitar mas información.
19:12 Ten. CORAZZA informa que el mencionado se dirige hacia BAAZ y ha apgado las luces.
19:13 Toma conocimiento de la situación el Señor Comodoro CACERES y el Vicecomodoro PAGOTO.
Comodoro CACERES se pone en contacto con COC (ARM) a los efectos de la alarma y oscurecimiento - Posterior ordena rafagas de artilleria intimidatorias
19:15 Suboficial ALFONSO (MITA) informa que CFAS no tiene ninguna O.F. ni tránsito en la zona mencionada ¡
19:30 Ten. CORAZZA informa que el avión ha encendido una luz y se direge hacia la Base TRE.
19:35 Comodoro CACERES ordena nuevamente ráfagas de artilleria.
19:40 Capitán SOLAVENI se pone en contacto TE. con operaciones y dice que unico el de la orden de Fuego de Artilleria.
Comodoro CACERES se pone en contacto con Capitán SOLVENI quien se hace cargo de la situación.

13 de JUNIO DE 1982.

11:22 CNBR LV-RPV procedente de GAL.
17:54 CNBR LV-XER Procedente de GAL.
11:28 CNBR LV-JDE procedente de GAL.
23:43 CNBR TACU PARTE HACIA GAL.
20:02 Se recibe mensaje Nº 7822 ordenado redespliegue de aeromovil a GAL.

14 de JUNIO DE 1982.

09:00 Se recibe mensaje Nº 7830 dando por desaparecido al Capitan CASADO y Capitán PASTRAN.
01:50 CNBR - OPIN B-104 a GAL
01:50 CNBR LV-RPV B-111 a GAL
12:40 CNBR LV-PMC a GAL
12:40 CNBR LV-OCI a GAL

15 de JUNIO DE 1982.

Se efectuarón los preparativos del repliegue terrestre, del personal del Grupo Base no indispensable, hacia PAR.-

16 de JUNIO DE 1982.

La BAM TRE recibe la orden verbal desde la FAS del repliegue hacia PAR; y del despliegue de una parte del Grupo Tecnino 2 hacia GAL donde permanece el Escuadrón Aeromovil.
Siendo aproximadamente las 14:00 Hs. parte hacia PAR. la columna terrestre con personal del Grupo Base 2 al mando del Teniente GIOIA.-
23:37 Parte hacia GAL LV-THV con parte del Grupo Tecnico 2

17 de Junio de 1982.

08:25 a GAL LV-THV con el resto del Grupo tecnico 2.

C 94/2C

ORDEN FRAGMENTARIA

		Nº 1285
PRIMERO:	Cantidad y tipo de aviones Indicativo	4 MK2 NEGRO
SEGUNDO:	Versión combustible Configuración	"E" 2x2 x 1.000 BOR 2x2 x 1 000 BTR
TERCERO:	Descripción y ubicación del OM y OM de alternativa (Si corresponde).	A CONFIRMAR
CUARTO:	Tarea. Día y hora de ejecución Día y hora límite	AON TRANSPORTES 07 JUN 82 HORA A CONFIRMAR SEGUN E y R
QUINTO:	Ruta de ida	DIRECTO
SEXTO:	Ruta de regreso	DIRECTO
SEPTIMO:	Señalamiento propias Fuerzas.	NIL
OCTAVO:	Organos de control	RANQUEL (DAT GUIA) 133.3 ALT. 127.5 BUQUE 1, BUQUE 2 | PC. FAS VIEJO E y R
NOVENO:	Disposiciones particulares.	RPV MDP 061700 ALERTA A 30' A PARTIR 070815 INCLUIR DOCUMENTACION

OACI: Pelotas, Rio Grande, Porto Alegre, Carrasco
Punta del Este : Prioridades OM : a) Porta contenedores, Petroleros, c) Transporte de tropas.
Despliegue MDP con aterrizaje 06 1630 JUN 82
Frecuencias HF a entregar en RPV.

IFF : 3175

ICIA OCAT
ECA Nº

INO:

MURCIELAGO

VCOM GIRALT

ORDEN FRAGMENTARIA

		Nº 1309
PRIMERO:	Cantidad y tipo de aviones Indicativo	MK62 LEON
SEGUNDO:	Versión combustible Configuración	ECO 2 x 1000 BTR
TERCERO:	Descripción y ubicación del OM y OM de alternativa (Si corresponde).	LADERA SW MONTE KENT 51°41' S 58° 08' W
CUARTO:	Tarea. Día y hora de ejecución Día y hora límite	IDEM O.F 1308 102303
QUINTO:	Ruta de ida	IDEM O.F 1308
SEXTO:	Ruta de regreso	IDEM O.F 1308
SEPTIMO:	Señalamiento propias Fuerzas.	IDEM O.F 1308
OCTAVO:	Organos de control	IDEM O.F 1308
NOVENO:	Disposiciones particulares.	IDEM O.F 1308 IFF 3150 (Sección TIGRE) IFF 3151 (Sección LEON)

ORDEN FRAGMENTARIA

		N.º 1310
PRIMERO:	Cantidad y tipo de aviones Indicativo	2 MK 62 I.F.F 3160 TAURO
SEGUNDO:	Versión combustible Configuración	DELTA 4 x 1000 BTR.
TERCERO:	Descripción y ubicación del OM y OM de alternativa (Si corresponde).	POSICIONES ENO EN BLUFFCOVE { 51° 44' 5" S / 58° 10' 30" W
CUARTO:	Tarea. Día y hora de ejecución Día y hora límite	AOT BTR BBA 120030
QUINTO:	Ruta de ida	GAL ① { 52° 20' S / 58° 00 W ② { 51° 47' S / 58° 04 W
SEXTO:	Ruta de regreso	OM R° 350 UNA VEZ ALCANZADO MAR ACUM.
SEPTIMO:	Señalamiento propias Fuerzas.	NIL
OCTAVO:	Organos de control	RADAR MLV HF "LACA" 3925 / 6720 VHF "PERRO" 120.5 / 131.7
NOVENO:	Disposiciones particulares.	MAXIMO RAZANTE COMPATIBLE CON AUTONOMIA SILENCIO DE RADIO

RECUPERACION ACUN
(GAL - GRA - CRU - TRE).

11-Jun 82

ORDEN FRAGMENTARIA Nº 1311

PRIMERO:	Cantidad y tipo de aviones Indicativo	2 MK-62 Acuario
SEGUNDO:	Versión combustible Configuración	Delta 4 x 1000 BTR
TERCERO:	Descripción y ubicación del OM y OM de alternativa (Si corresponde).	Posiciones ENO en Bluff Code 51°44'5" S 58°10'30" W
CUARTO:	Tarea. Día y hora de ejecución Día y hora límite	HOT BTR BBA 120032
QUINTO:	Ruta de ida	GAL 1 52°20' S 58°00 W 2 51°47' S 58°04 W
SEXTO:	Ruta de regreso	OH R350 una vez alcanzado MAR ACUN.
SEPTIMO:	Señalamiento propias Fuerzas.	NIL
OCTAVO:	Organos de control	Radar MLV HF Loco VHF Perro 3925 120.5 131.7 5720
NOVENO:	Disposiciones particulares.	Maximo razante compatible con autonomía Silencio de Radio

Recuperación ACUN.

ORDEN FRAGMENTARIA

		N.º 1316 12 JUN 82
PRIMERO:	Cantidad y tipo de aviones Indicativo	3 MK 62 BERLIN IFF 3163
SEGUNDO:	Versión combustible Configuración	DELTA 4 MK 17
TERCERO:	Descripción y ubicación del OM y OM de alternativa (Si corresponde). COLOCADO EN GRILLA	51°00'S - 57°30'W CUADRILLA 6-15 De alli con R° 200 al OM concentración de tropas en 51°39'S - 57°58'W
CUARTO:	Tarea. Día y hora de ejecución Día y hora límite	BTR
QUINTO:	Ruta de ida COLOCADO EN GRILLA	51°00'S 57°30'W Pto 1 N2 de alli a F12. De alli al OM (F12 = Pto 2)
SEXTO:	Ruta de regreso	saliendo por izquierda sobre el mismo apoyo de cuadrilla 51°00'S - 57°30'W - D18 luego
SEPTIMO:	Señalamiento propias Fuerzas. NO HAY	D23 de alli a ISLA SAN JORGE luego corriendo la grilla a 52° 00S 60°00'W - I - 12
OCTAVO:	Organos de control	RADAR MLV - TAZA
NOVENO:	Disposiciones particulares.	1) Máximo rasante posible compatible con autonomía 2) Silencio de radio

3) Contacto con radar MLV - "TAZA" próximo a punto 2.

RECIBIDA 19:15

TRAMITADO VCOM VALERI

ORDEN FRAGMENTARIA

19-MAY-82

		Nº 7043 /CAE
PRIMERO:	Cantidad y tipo de aviones Indicativo	3 MK 62 PUMA
SEGUNDO:	Versión combustible Configuración	VERSION ECO RA 950 B-101 BALISTICA 2 X 1000 B-105 BALISTICA 2 X 1000 B-108 RET. 2 X 1000
TERCERO:	Descripción y ubicación del OM y OM de alternativa (Si corresponde).	PETROLERO GOLD ROBERT 42° 10'S - 52°55' W / 38°30'S 52°00W / 38°10'S - 48°
CUARTO:	Tarea. Día y hora de ejecución Día y hora límite	
QUINTO:	Ruta de ida	TRE - OM
SEXTO:	Ruta de regreso	OM - TRE
SEPTIMO:	Señalamiento propias Fuerzas.	
OCTAVO:	Organos de control	
NOVENO:	Disposiciones particulares.	

ORDEN FRAGMENTARIA

		N.º 7043 BIS
PRIMERO:	Cantidad y tipo de aviones Indicativo	2 MK 62 PUMA
SEGUNDO:	Versión combustible Configuración	"E" 2 x 1000 Retardada
TERCERO:	Descripción y ubicación del OM y OM de alternativa (Si corresponde).	Buque Petrolero
CUARTO:	Tarea. Día y hora de ejecución Día y hora límite	Destruir coordinación reunión = coord. del OM =
QUINTO:	Ruta de ida	TRE - Punto reunión - OM
SEXTO:	Ruta de regreso	OM - TRE /MDP
SEPTIMO:	Señalamiento propias Fuerzas.	
OCTAVO:	Organos de control	CAE - CFAS Principal 138.5 Alt. 123.9 Buque 3 Buque 4
NOVENO:	Disposiciones particulares.	Avión Boing o L Jet guiará a la sección hasta proximidades OM.

Indicativos
Boing: Buque 3
L Jet: Buque 4
CAE: A. través de ARPA
CFAS: Coco
TRE: Arpa.
MK 62: Puma.

Frecuencias BLU	de 06:00 a 11:00 hs.	código	de 11:00 a 16:00 hs
PPAL	9152	(primera)	9152
Secundaria	6720	(Pampa)	11.525
Alternativa	11.525	(chacó)	12 100
Reserva	13350	(Córdoba)	13350

VCOM GIRALT

C 94/2D

XI - PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS APLICADOS PARA AON/AOT.

1. Los Procedimientos operativos aplicados fueron:

1º) Ataque BTR a Playa de desembarco: 1 empleo a 6 aviones - Interceptado.

2º) Ataque BOR/BTR al Buque Petrolero Hercules: (1 Salida).

3º) Ataque BTR a San Carlos y FITZ ROY: Total 5 empleos a 2 aviones.

4º) Ataque BOH a Monte KENT y a Zona W del PUERTO ARGENTINO Total: 2 empleos a 5 y 2 aviones respectivamente.

2. Se plantearon problemas en los diferentes perfiles por ejemplo:

1º) Ataque BTR de 2 aviones en Versión BRAVO el día 12 de Junio: Inicialmente los aviones estaban configurados en DELTA (con tanques de puntera) y luego de la eyección fallida de los mismos, por la urgencia de la situación, se propuso desde el CIC GAL un único perfil directo a FITZ ROY, la Orden Fragmentaria estipulaba una ruta con entrada por el N, la que era más segura; se intentó la única ruta posible, no obstante se regresó por falla de Doppler y Radar Altímetro sobre el mar (el numeral iba en un avión T-4 que no posee este equipamiento), formación de hielo en bombas de pilones, borde de ataque y cabina, lo que modificó la autonomía.

2º) Otro problema significativo de autonomía de perfil se planteó en la Orden Fragmentaria de ataque al Petrolero, donde hubo que hacer espera sobre el OM, produciéndose una falla en el transvase por pérdida en manguera del tanque ventral, por lo que un avión aterrizó con 500 Lbs. en MDP (mínimo operativo 1.500 Lbs.).

3º) Tambien otro problema se planteó con la OF Nº 1316, en la que residuos de fibra de vidrio de los tanques de puntera produjeron el taponamiento de las bombas de combustible del tanque Nº 3, que es el tanque que recibe el combustible de los tanques auxiliares (Ventral y de puntera) por lo que no es posible consumir el combustible de los mismos, debiendo un avión regresar sin atacar el OM. Los tanques se experimentaron en las operaciones reales.

3. En general estos problemas se plantearon por la longitud de los tramos bajos en las penetraciones, para los que no hay tablas de consumo disponibles por debajo de 2.000' y a más de 350 Kts. Se adjunta tabla de consumo vigente como Anexo ALFA.

4. Los circuitos de ataque se realizaron en la mayoría de las casos sin visualizar el blanco, tanto en BTR como en BOH, apoyados solo en Doppler y Radar Altímetro equipamiento, el primero, que necesita ser restituido mediante la identificación visual de algún punto para su control.. En cuanto al Radar Altímetro, por diseño de lóbulo no es preciso a muy baja altura. El relieve del terreno determinó que al menos en dos oportunidades existiera riesgo de colisión.

5. Según se puede apreciar en el Anexo ALFA, el avión fué empleado más allá de sus capacidades normales a bajo nivel ya que las condiciones del ambiente operacional, esto es, las PAC nocturnas y misiles desembarcados en tierra, obligó a operar a 500/1.000' y a 400/420 Kts para el ataque y 450 Kts para el escape sobre la zona de la cabeza de playa, Darwin y Ganso Verde luego del desembarco.

///

(1)

///

6. En cuanto a las navegaciones de penetración, las mismas se efectuaron a bajo nivel - 500/800 pies - en formación nocturna, lo que obligó a anular luces de tanques de puntera y experimentar la colocación de luces especiales sobre los planos, apagar luces de sectores de los paneles interiores de la cabina y disminuir otras, debido a los reflejos que se producían por forma esférica de la cabina. El numeral formaba con sus luces de navegación apagadas, y recibía órdenes por el faro de código Morse del guía.

7. En la corrida final de ataque a 10 mm. del blanco medidas por Doppler, el guía apagaba las luces y aumentaba su velocidad a 420 Kts. Luego del lanzamiento en el punto de acuerdo a distancia y curso Doppler y alguna referencia visual con la que se apuntaba con el vértice superior del retículo de la mira fija, en noche clara, se efectuaba escape virando por tiempo a rumbos separados; los aviones se juntaban al ingresar en la cobertura del Radar GAL que los colocaba en final de ILS.

8. Las D.I.U. no contemplan adiestramiento en formación nocturna para el Sistema MK-62, no obstante se realizaron prácticas al empezar a recibir este tipo de Ordenes Fragmentarias.

9. Una vez completado el despliegue a TRE antes y después del redespliegue a GRA para la salida a GEORGIAS, se modificaron y practicaron los perfiles probados para el Marco Regional, incrementando los tramos bajos y el vuelo bajo sobre el mar diurno, para medir consumos y conocimiento de las Islas. Antes del 1º de Mayo se planteó la necesidad del redespliegue efectuándose por órden de la FAS todas las previsiones para el redespliegue al AD SCZ debido a que desde TRE con recuperación en GAL-GRA-SCZ-SJU y posterior traslado a TRE para cargar bombas, el sistema de armas no permitía más de un empleo diario, no ordenándose finalmente el redespliegue.

10. Una vez reiniciadas, el 26 de Mayo, las operaciones (ya que desde el 3 de mayo solo se cumplieron alertas en TRE y MDP para ataque a objetivos del tráfico marítimo, las Ordenes Fragmentarias recibidas imponían volar bajo durante tramos más largos. Se habían instalado Radares en 4 aviones, cuyo domo modificó el consumo y el compensado en vuelo bajo, y tambien se instalaron tanques de puntera más pesados y con pérdidas por deficiencias de sellado. Todo esto causó rendimientos muy diferentes en los aviones. Los perfiles elaborados con estas modificaciones fueron elevadas a la FAS el día 6 de Junio

XVII - PERSONAL, DEFICIENCIAS Y PROBLEMAS DEL AREA EN EL ASPECTO OPERATIVO.

Exigencias impuestas por el tipo de Operaciones ordenadas:

1. Ante la necesidad de contribuir a las operaciones MLV, luego del desembarco, se dió factibilidad a la aproximación nocturna a baja altura y ataque al OM en BTR con apoyo de curso y distancia Doppler y Radar Altímetro, lo que significó un adiestramiento extra en TRE que se pudo cumplimentar solamente en el 30 % de las Tripulaciones por no disponer de aviones, ya que se efectuaron permanentes cambios de Versión y Configuración para el doble rol de interdicción sobre el mar y los AOF en la Isla.

Deficiencias:

2. El personal de Tripulantes expertos arrojaba un factor 1,8 tripulaciones por avión lo que se considera aceptable.

Problemas de personal en el aspecto operativo:

3. Se detectó una fuerte influencia en las tripulaciones de los hechos del 1º de mayo. En efecto en las acciones de esa fecha, 2 Escuadrillas, en circunstancias en que descendían para alcanzar el punto bajo con 50 nm de márgen con respecto del punto marcado en la O.F. 1111 y 1117, se encontraron en medio de buques enemigos que custodiaban a un Portaaviones, el avión guía; la caza interceptora atacó a la 2da. Ella que descendió en la misma ruta y derribó al numeral 2. El blanco asignado eran barcazas de desembarco en Puerto Argentino y el armamento con que estaban configurados los aviones obligaba al lanzamiento a 350' de altura mínima, por lo que se efectuó lanzamiento de CHAFF y maniobras evasivas.

4. Por otro lado, el día 3 de mayo se ordenó la O.F. Nº 1325 en la que la tarea de los 2 aviones era penetrar hasta un punto próximo a la flota que se creía al N de Malvinas con el objeto de hacer despegar los CI embarcados para que sean atacados por A4C y MV de SJU; por razones de último momento la operación se suspendió y no se avisó a los dos aviones MK-62, pese a mantener enlace normal con el Radar del CIC CRV.

5. Otro factor que influyó fué el hecho de que no existiera en la FAS un Oficial que conociera el sistema de armas con la profundidad suficiente como para dar factibilidad de un empleo determinado en una tarea desde el momento que se advertía la necesidad de su empleo como para evitar consultas previas y errores en cuanto a perfiles de vuelo y autonomía en cada uno de ellos.

6. Desde el principio de las operaciones, incluso antes del 1º de mayo, se propuso a la FAS un redespliegue a los efectos de evitar diversificar el apoyo en TRE y GAL, a lo que se sumó luego MDP.

7. Este problema generado por la operación en tres Aeródromos, en forma intermitente, sin disponer de avión carguero para mover el apoyo en cantidad de material y personal suficiente, originó actividades múltiples a los Jefes de Ella que desplegaban para cumplir Ordenes Fragmentarias.

8. Finalmente en los últimos días cuando se pasó a operar en la BAM GAL (Día 11 02:30 JUN 82), se presentó un problema con un Tripulante que fué relevado del vuelo previsto y replegado a TRE.